



Claude Gatignol

Député UMP de la Manche

Président du groupe « Energies » à l'Assemblée nationale

Quelle énergie pour la « voiture du futur » ?

L'ÈRE DE L'ÉNERGIE À BAS PRIX EST TERMINÉE.

La dépendance vis-à-vis des pays producteurs du Proche-Orient pour le pétrole, et de la Russie pour le gaz, pose problème aux Etats-Unis comme à l'Europe. Le moment était donc bien choisi pour que le **club Lamennais** – présidé ce mercredi 22 mars par Robert Descours, vice-président du **Conseil national des Ingénieurs et des Scientifiques de France** (CNISF), et animé par François Gervais, rédacteur en chef de la **Lettre Horizons politiques** – se préoccupe de « l'impact des perspectives énergétiques sur le transport ». Pour traiter de ce thème d'actualité, à la veille du sommet européen de Bruxelles consacré à la « politique commune de l'énergie », l'invité d'honneur était le député UMP de la Manche, Claude Gatignol, vice-président de l'**Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques** (OPECST), auteur d'un rapport sur « la voiture du futur », paru en décembre dernier, et président du groupe « Energies » à l'Assemblée nationale. Les ingénieurs lui ont posé de nombreuses questions sur le secteur des transports qui représente actuellement la principale source d'émission de gaz « à effet de serre » et de pollution de l'air. Dans ses réponses, le député de la Manche a été ex-



Claude Gatignol et Robert Descours

trêmement précis et « pragmatique » en insistant toutefois sur le fait que l'on ne peut pas se permettre de dire que, du jour au lendemain, on pourrait passer d'une filière technologique – le moteur thermique – à une autre. « S'il y a des évolutions, insiste-t-il, elles ne pourront être que lentes et progressives. » L'an dernier en France, 2 042 000 véhicules neufs ont été vendus sur un parc de dix-sept millions (soixante-dix millions en Europe). La « voiture du futur » n'est pas pour demain... matin !

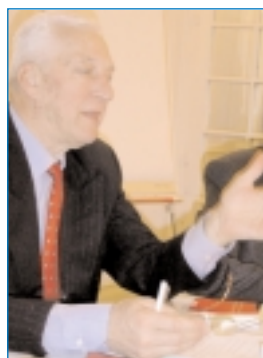
Après avoir rappelé que, dans notre

pays, 70% des cartes grises sont « diesel » et un tiers « essence », Claude Gatignol a souligné aussi que le diesel a bénéficié d'une grande quantité d'améliorations technologiques en raison notamment des normes européennes anti-pollution. Pour lui, « la voiture diesel est peut-être la "voiture du futur" dans les vingt ou trente prochaines années ». À moins que les chercheurs et les constructeurs soient capables de remplacer l'énergie pétrole, source d'émissions polluantes, par une autre énergie. Le véritable challenge, selon lui, se situe bien là : « Est-ce que ce sera la voiture électrique alimentée par de l'énergie électrique non productive de CO₂ ? », s'est-il interrogé avant de souligner que « la balle est dans le camp des chercheurs ».

La course aux nouveaux carburants

Le président du groupe « Energies » de l'Assemblée nationale a évoqué les différentes pistes « énergétiques » susceptibles de se substituer ou de compléter le pétrole, car, selon lui, « on n'a pas trouvé mieux jusqu'à ce jour pour pouvoir répondre aux attentes du transport et de la mobilité ».

Claude Gatignol a évoqué la tentative sur l'hydrogène, lancée il y a quelques années aux Etats-Unis. Les Américains ont dépensé des milliards de dollars dans des recherches, mais il semble qu'ils aient maintenant changé leur fusil d'épaulé. « Car on ne sait pas mettre des piles à combustible dans la voiture de Monsieur-tout-le-monde », a-t-il dit.



Selon lui, il n'existe pas encore d'infrastructures suffisantes pour stocker l'hydrogène : « Ce n'est pas parce qu'il y a une station service hydrogène à Berlin, une autre à Sacramento et une autre ici ou là, que l'on arrivera à alimenter toute le monde en hydrogène. » Il a relevé que peu de construc-

teurs s'étaient lancés dans « l'hydrogène carburant », car il faut passer par un intermédiaire, générateur d'électricité, la pile à combustible. Or, selon Claude Gatignol, il n'y a que deux modèles utilisables pour les voitures : la pile à membrane ou la pile à céramique. La pile à membrane vaut très cher (800 dollars le m²), et le catalyseur utilisé n'est autre que le platine. « Pour une pile de voiture, il en faut environ 50 grammes, peut-être plus. Si vous multipliez par des dizaines de milliers de voitures cette quantité, vous aboutissez rapidement à la quantité de platine extraite... en un siècle ! », s'est-il exclamé.

De même, le député de la Manche a réglé son compte aux biocarburants. Si on couvrait la surface cultivable française, on ne parviendrait pas à fournir plus de 35% des carburants. Par ailleurs, il a indiqué que les biocarburants ont « 30% de moins d'énergie à volume équivalent » que le pétrole. Quant à la cellulose (« la chimie verte » à partir de vieux arbres tombés, d'arbres dont la pousse rapide utilise les égouts, de la paille, etc.), les chercheurs de l'INRA travaillent dessus.

Les normes de lutte contre la pollution

Il a été question de la lutte contre la pollution. Claude Gatignol a insisté sur le rôle des normes européennes EURO 1, 2, 3, 4 – « On parle d'Euro 5 », a-t-il précisé – qui ont contraint les constructeurs automobiles à faire de la recherche sur la lutte contre la pollution. « Les normes sont essentielles dans le domaine des émissions polluantes pour la santé, a-t-il dit. Des résultats ont été obtenus. Depuis vingt ans, la pollution dans Paris a beaucoup baissé. 90% du temps, l'air de Paris n'est pas pollué. L'effet d'ozone ne vient pas de Paris, mais de ce qui se passe en Allemagne et en Angleterre. »

« D'un point de vue général, a encore précisé le député de la Manche, en 2005, la France aura rejeté moins de CO₂ qu'elle n'en émettait en 1990. Tout ceci grâce aux efforts de l'industrie, mais aussi parce que 95% de notre électricité est produite sans CO₂ grâce au nucléaire et à l'hydraulique. »

L'autre moyen de lutter contre la pollution est naturellement l'auto-discipline des automobilistes et la fluidité du trafic, car ce sont les encombrements qui créent l'essentiel de la pollution des villes. Il n'est donc pas nécessaire, pour le député de la Manche, de réduire le nombre des voitures dans Paris en demandant aux Parisiens d'emprunter les transports en commun. « Malgré tous les efforts faits dans le domaine des transports en commun, a-t-il relevé, un rapport du CNRS indique que, si on augmentait de 50% la proportion des transports collectifs, on ne ferait pas varier le curseur de la voiture individuelle de plus de 3 à 4% ! »

Interrogé enfin sur l'annonce selon laquelle les Américains auraient remporté le marché chinois des centrales nucléaires de 3^e génération pour avoir accepté de transférer leur technologie contrairement au français Areva, le député, qui abrite dans sa circonscription l'usine de retraitement de La Hague, a répondu : « Les Chinois sont de très difficiles interlocuteurs. En termes de contrats commerciaux, ils cherchent à faire jouer la concurrence et baisser les prix au maximum. Ils veulent ensuite avoir très rapidement accès à la technologie. »

Après avoir discuté avec les gens d'Areva, Claude Gatignol approuve le souci du P-dg Anne Lauvergeon de ne pas tout donner. « Nous avons une longueur d'avance », insiste-t-il en rappelant que les Américains n'ont pas construit de centrales depuis trente ans. Donc la France, dans le domaine du nucléaire, a tout intérêt à faire la course en tête ! CQFD.